Επίσημη Εφημερίδα
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

EL
Σειρά L

2025/2198

31.10.2025

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2025/2198 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 30ής Οκτωβρίου 2025

για την υλοποίηση της σιδηροδρομικής σύνδεσης υψηλής ταχύτητας Λισαβόνας–Μαδρίτης στον ευρωπαϊκό διάδρομο μεταφορών «Ατλαντικός» κατ' εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2025) 7130]

(Τα κείμενα στην ισπανική και την πορτογαλική γλώσσα είναι τα μόνα αυθεντικά)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2024/1679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουνίου 2024, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) 2021/1153 και (ΕΕ) αριθ. 913/2010 και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 ([1]), και ιδίως το άρθρο 55 παράγραφος 1,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Η απανθρακοποίηση των μεταφορών, ιδίως με τη διαμόρφωση των όρων για φιλόδοξη στροφή των επιβατικών μεταφορών μεγάλων αποστάσεων σε ενεργειακά αποδοτικούς τρόπους μεταφοράς αποτελεί βασικό στόχο πολιτικής της Ένωσης. Στη στρατηγική της Επιτροπής για έξυπνη και βιώσιμη κινητικότητα ([2]), προβλέπεται συγκεκριμένα ο στόχος του διπλασιασμού της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας υψηλής ταχύτητας έως το 2030.

(2) Η σιδηροδρομική σύνδεση υψηλής ταχύτητας του κεντρικού δικτύου μεταξύ Λισαβόνας και Μαδρίτης πρέπει να ολοκληρωθεί έως το τέλος του 2030, σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1 και το παράρτημα I του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1679.

(3) Μετά την ολοκλήρωση της σιδηροδρομικής σύνδεσης υψηλής ταχύτητας Λισαβόνας–Μαδρίτης, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις αναμένεται να έχουν τη δυνατότητα να προσφέρουν απευθείας γραμμές που θα συνδέουν τις δύο πρωτεύουσες σε περίπου τρεις ώρες. Με τη φιλοδοξία να ενσωματωθεί πλήρως η σιδηροδρομική σύνδεση υψηλής ταχύτητας Λισαβόνας–Μαδρίτης στο ευρύτερο δίκτυο υψηλής ταχύτητας της Ισπανίας και της Γαλλίας, βασικό βήμα προόδου αποτελεί η έγκριση του ευρωπαϊκού τυποποιημένου ονομαστικού εύρους τροχιάς 1 435 mm, καθώς θα ενισχύσει την ανταγωνιστικότητα των επιβατικών μεταφορών μεγάλων αποστάσεων. Η σιδηροδρομική σύνδεση υψηλής ταχύτητας Λισαβόνας–Μαδρίτης έχει σαφή διασυνοριακή και ενωσιακή διάσταση, διότι θα συνδέει την Πορτογαλία, την Ισπανία και τη Γαλλία.

(4) Το έργο σιδηροδρομικής σύνδεσης υψηλής ταχύτητας Λισαβόνας–Μαδρίτης αποτελεί μέρος του ευρωπαϊκού διαδρόμου μεταφορών «Ατλαντικός». Το 5ο πρόγραμμα εργασιών του διαδρόμου «Ατλαντικός» (Ιούλιος 2022) επισημαίνει πόσο σημαντικό είναι να επιταχυνθεί η περάτωση αυτής της διασυνοριακής σιδηροδρομικής σύνδεσης υψηλής ταχύτητας, ώστε να προσφέρεται μια βιώσιμη εναλλακτική λύση έναντι των σαράντα περίπου καθημερινών πτήσεων από και προς τη Λισαβόνα και τη Μαδρίτη.

(5) Η σιδηροδρομική σύνδεση υψηλής ταχύτητας Λισαβόνας–Μαδρίτης είναι ένα πολύπλοκο διασυνοριακό έργο, στο οποίο συμμετέχουν η Πορτογαλία και η Ισπανία και το οποίο συνεπάγεται την κατασκευή νέων τμημάτων υποδομών. Είναι απαραίτητες όλες οι συνιστώσες υποδομών για τη σύνδεση, προκειμένου να εξασφαλιστεί κατάλληλος χρόνος ταξιδιού για απευθείας γραμμές υψηλής ταχύτητας διάρκειας περίπου τριών ωρών. Μεταξύ αυτών των συνιστωσών συγκαταλέγονται η τρίτη γέφυρα πάνω από τον ποταμό Τάγο, καθώς και τα τμήματα γραμμής υψηλής ταχύτητας «Lisbon–Évora», «Évora–Caia», «Caia–Badajoz», «Badajoz–Talayuela» και «Talayuela–Madrid».

(6) Ως εκ τούτου, είναι απαραίτητος ο κατάλληλος συντονισμός μεταξύ Ισπανίας και Πορτογαλίας. Για να υποστηριχθεί η συντονισμένη και έγκαιρη υλοποίηση του έργου, είναι αναγκαίο να εγκριθούν διατάξεις στις οποίες να περιγράφονται οι αναγκαίες δράσεις και να καθορίζεται το χρονοδιάγραμμα υλοποίησής τους.

(7) Ο σαφής προσδιορισμός των αναγκαίων δράσεων για την ολοκλήρωση της σιδηροδρομικής σύνδεσης υψηλής ταχύτητας Λισαβόνας–Μαδρίτης και του χρονοδιαγράμματος υλοποίησής της είναι επίσης σημαντικός για τον προγραμματισμό και την πλήρη βελτιστοποίηση της διαθεσιμότητας ενωσιακής, εθνικής, περιφερειακής και ιδιωτικής χρηματοδότησης. Η συγχρηματοδότηση από την Ένωση έχει δυνητικά σημαντικό αποτέλεσμα μόχλευσης στην εθνική και περιφερειακή λήψη αποφάσεων για την υλοποίηση των δράσεων.

([1]) ΕΕ L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj.

([2]) Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, με τίτλο «Στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα — οι ευρωπαϊκές μεταφορές σε τροχιά μέλλοντος» [COM(2020) 789 final].

(8) Η Πορτογαλία και η Ισπανία έχουν ήδη πραγματοποιήσει σημαντικές δράσεις, όπως μελέτες και έργα υποδομής, που συμβάλλουν στην υλοποίηση της σιδηροδρομικής σύνδεσης υψηλής ταχύτητας Λισαβόνας–Μαδρίτης. Οι περισσότερες από αυτές συγχρηματοδοτήθηκαν από την Ένωση, στο πλαίσιο διαφόρων προγραμμάτων (Ταμείο Συνοχής, Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης, μηχανισμός «Συνδέοντας την Ευρώπη», μηχανισμός ανάκαμψης και ανθεκτικότητας). Επί του παρόντος, υλοποιούνται δραστηριότητες βάσει διαφόρων συμφωνιών επιχορήγησης στο πλαίσιο του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη», πολλές δε από αυτές έχουν ήδη ολοκληρωθεί (2014-ES-TM-0518-W, 2014-PT-TM-0627-M, 2015-ES-TM-0181-S, 2015-ES-TM-0173-S, 2016-PT-TMC-0059-M, 2016-ES-TM-0271-S, 2019-ES-TM-0252-S, 2020-PT-TMC-0047-S, 101079551-21-PT-TG).

(9) Σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1679 και με την επιφύλαξη του άρθρου 8 παράγραφος 5 του εν λόγω κανονισμού, τα κράτη μέλη πρέπει να λάβουν τα κατάλληλα μέτρα για την ολοκλήρωση του κεντρικού δικτύου έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030. Επιπλέον, το άρθρο 8 παράγραφος 5 προβλέπει ότι η εκτέλεση έργων κοινού ενδιαφέροντος εξαρτάται από τον βαθμό ωριμότητάς τους, τη συμμόρφωσή τους προς τις ενωσιακές και εθνικές νομικές διαδικασίες και τη διαθεσιμότητα χρηματοοικονομικών πόρων, με επιφύλαξη της ανάληψης χρηματοδοτικής δέσμευσης από κράτος μέλος ή από την Ένωση.

(10) Η Ισπανία και η Πορτογαλία κατέβαλαν κάθε δυνατή προσπάθεια να τηρήσουν την προθεσμία του 2030 όσον αφορά το κεντρικό δίκτυο, όπως αποδεικνύεται από τη σημαντική πρόοδο που έχει σημειωθεί στα τμήματα Évora–Merida και Merida–Plasencia. Η Ισπανία έχει επίσης δεσμευτεί να καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια για την περάτωση του νέου τμήματος γραμμής υψηλής ταχύτητας μεταξύ Talayuela και Μαδρίτης έως το 2030. Ωστόσο, εξαιτίας τεχνικών και οικονομικών περιορισμών που αντιμετωπίζει η Πορτογαλία, η σιδηροδρομική σύνδεση υψηλής ταχύτητας μεταξύ Λισαβόνας και Μαδρίτης δεν θα περατωθεί πριν από το τέλος του 2030. Αναμένεται να ολοκληρωθεί πλήρως πριν από το τέλος του 2034.

(11) Δεδομένου ότι η νέα γραμμή υψηλής ταχύτητας Évora–Elvas προβλέπεται να τεθεί σε λειτουργία έως τα μέσα του 2026 και ότι ολόκληρη η σύνδεση υψηλής ταχύτητας σχεδιάζεται να ολοκληρωθεί έως το τέλος του 2034, είναι αναγκαίο να εξασφαλιστεί μια ενδιάμεση φάση για τη σύνδεση της Λισαβόνας με τη Μαδρίτη με κατάλληλο χρόνο ταξιδιού διάρκειας περίπου πέντε ωρών για απευθείας γραμμές με αμαξοστοιχίες υψηλής ταχύτητας το αργότερο έως το 2030.

(12) Επειδή τα αποτελέσματα των μελετών για την κατασκευή των τμημάτων που απαιτούνται για τη διασφάλιση τρίωρου χρόνου ταξιδιού έως το 2034 δεν θα είναι διαθέσιμα πριν από το τέλος του 2027, το χρονοδιάγραμμα και τα σχετικά ορόσημα για την κατασκευή των εν λόγω τμημάτων, καθώς και η εγκατάσταση του Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (στο εξής: ERTMS) και η έγκρισή του σε καθένα από αυτά τα τμήματα, θα συμφωνηθούν σε μεταγενέστερο στάδιο.

(13) Η διασυνοριακή διάσταση του έργου προϋπέθετε τη δημιουργία ειδικών δομών διακυβέρνησης. Ο ευρωπαϊκός όμιλος οικονομικού σκοπού «Alta Velocidad(e) España Portugal» (στο εξής: ΕΟΟΣ AVEP) συστήθηκε στις 26 Ιανουαρίου 2001. Εταιρικός του σκοπός είναι μεταξύ άλλων η εκτέλεση οποιουδήποτε καθήκοντος εντός της εμβέλειας των σιδηροδρομικών συνδέσεων Ισπανίας–Πορτογαλίας, το οποίο του έχει ανατεθεί από την ισπανική ή την πορτογαλική κυβέρνηση ή από τις αντίστοιχες εταιρείες διαχείρισης υποδομών Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) και Infraestruturas de Portugal, SA (IP).

(14) Για την παρακολούθηση της προόδου υλοποίησης, καθένα από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη θα πρέπει, αφενός, να υποβάλλει στην Επιτροπή τακτικές εκθέσεις σχετικά με το θέμα όσον αφορά τα τμήματα που βρίσκονται στην επικράτειά τους, καθώς και σχετικά με τις χρηματοδοτικές δεσμεύσεις που έχουν αναληφθεί στα εθνικά σχέδια προϋπολογισμού και, αφετέρου, να της κοινοποιούν τυχόν σημαντικές καθυστερήσεις που προκύπτουν.

(15) Η εκτελεστική απόφαση C(2018) 2356 της Επιτροπής, της 24.4.2018, για τη διασυνοριακή σιδηροδρομική σύνδεση Évora–Mérida κατά μήκος του ευρωπαϊκού διαδρόμου μεταφορών «Ατλαντικός» αφορά τμήμα της γραμμής που καλύπτεται από την παρούσα απόφαση. Συνεπώς, είναι αναγκαίο να καταργηθεί. Οι δράσεις που δεν είχαν ακόμη ολοκληρωθεί κατ' εφαρμογή της εν λόγω προγενέστερης απόφασης ενσωματώνονται στην παρούσα απόφαση.

(16) Το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης που προβλέπεται στην παρούσα απόφαση θα πρέπει να εφαρμοστεί με την επιφύλαξη της εκπλήρωσης των απαιτήσεων που καθορίζονται στο διεθνές και στο ενωσιακό δίκαιο, συμπεριλαμβανομένων των διατάξεων για την προστασία του περιβάλλοντος και της υγείας του ανθρώπου. Το χρονοδιάγραμμα αυτό θα πρέπει να καταστήσει δυνατό τον προγραμματισμό και την πλήρη βελτιστοποίηση της διαθεσιμότητας χρηματοδότησης από τα συμβαλλόμενα μέρη, χωρίς να προδικάζεται η χρηματοδοτική δέσμευση κράτους μέλους ή της Ένωσης. Δεν θα πρέπει σε καμία περίπτωση να διακυβεύσει τα αυστηρά πρότυπα της Ένωσης για την προστασία του περιβάλλοντος και τη συμμετοχή του κοινού.

(17) Τα μέτρα που προβλέπονται στην παρούσα απόφαση εγκρίθηκαν από την Πορτογαλία και την Ισπανία.

(18) Τα μέτρα που προβλέπονται στην παρούσα απόφαση είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής που αναφέρεται στο άρθρο 61 του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1679,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Αντικείμενο

Η παρούσα απόφαση καθορίζει τις προτεραιότητες, τις δράσεις και το χρονοδιάγραμμά τους για την υλοποίηση του έργου σιδηροδρομικής σύνδεσης υψηλής ταχύτητας Λισαβόνας–Μαδρίτης, καθώς και τις σχετικές διατάξεις για τη διακυβέρνησή του.

Άρθρο 2

Δράσεις και χρονοδιάγραμμα

1) Η Πορτογαλία και η Ισπανία μεριμνούν για την υλοποίηση των ακόλουθων δράσεων ώστε να καταστεί δυνατή, το αργότερο έως το τέλος του 2030, η παροχή απευθείας γραμμών μεταξύ Λισαβόνας και Μαδρίτης με αμαξοστοιχίες υψηλής ταχύτητας και χρόνο ταξιδιού διάρκειας περίπου πέντε ωρών, ο οποίος κατανέμεται κατά προσέγγιση σε τρεις ώρες από τη Μαδρίτη έως τα σύνορα και δύο ώρες από τα σύνορα έως τη Λισαβόνα:

α) Οι εργασίες κατασκευής της δεύτερης τροχιάς στο τμήμα συμβατικής γραμμής μεταξύ Poceirão και Bombel ξεκινούν το πρώτο εξάμηνο του 2026 και το τμήμα αυτό τίθεται σε λειτουργία έως το τέλος του 2029.

β) Οι εργασίες κατασκευής της νέας γραμμής υψηλής ταχύτητας μεταξύ Évora και Caia ολοκληρώνονται έως το τέλος του 2025 και το τμήμα αυτό τίθεται σε λειτουργία έως τα μέσα του 2026.

γ) Το τμήμα υψηλής ταχύτητας Plasencia–Talayuela τίθεται σε λειτουργία έως το τέλος του 2028.

δ) Το Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (ERTMS) εγκαθίσταται μεταξύ Évora και Elvas έως το τέλος του 2027.

ε) Το ERTMS εγκαθίσταται μεταξύ Badajoz και Plasencia έως τα μέσα του 2026 και μεταξύ Plasencia και Talayuela έως το τέλος του 2028.

στ) Το ERTMS εγκαθίσταται συντονισμένα στην υφιστάμενη υποδομή μεταξύ Elvas και Badajoz έως το τέλος του 2028.

ζ) Χάρη στη σταδιακή κατασκευή και θέση σε λειτουργία του τμήματος γραμμής υψηλής ταχύτητας Talayuela–Madrid, καθώς και χάρη στον προοδευτικό εξηλεκτρισμό του συμβατικού τμήματος γραμμής Talayuela–Humanes ως αναγκαίο μέτρο διευκόλυνσης, ο χρόνος ταξιδιού από τη Μαδρίτη έως τα σύνορα χωρίς ενδιάμεσες στάσεις μπορεί να είναι συντομότερος από τρεις ώρες έως το τέλος του 2030.

2) Η Πορτογαλία και η Ισπανία μεριμνούν για την υλοποίηση των ακόλουθων δράσεων ώστε να καταστεί δυνατή, το αργότερο έως το τέλος του 2034, η παροχή απευθείας γραμμών υψηλής ταχύτητας μεταξύ Λισαβόνας και Μαδρίτης με χρόνο ταξιδιού διάρκειας περίπου τριών ωρών, ο οποίος κατανέμεται κατά προσέγγιση σε δύο ώρες από τη Μαδρίτη έως τα σύνορα και περίπου μία ώρα από τα σύνορα έως τη Λισαβόνα:

α) Έως το τέλος του 2027 ολοκληρώνονται οι μελέτες για το νέο τμήμα γραμμής υψηλής ταχύτητας Lisbon–Évora, το οποίο ξεκίνησε το δεύτερο εξάμηνο του 2024 και περιλαμβάνει μια νέα γέφυρα που θα διασχίζει τον ποταμό Τάγο προς τη Λισαβόνα.

β) Με βάση τα αποτελέσματα των μελετών που αναφέρονται στο στοιχείο α), η κατασκευή των ακόλουθων τμημάτων και η εγκατάσταση και έγκριση του ERTMS σε καθένα από αυτά ξεκινούν σε ημερομηνία που διασφαλίζει ότι θα περατωθούν και θα τεθούν σε λειτουργία έως το 2034:

   i) το νέο τμήμα γραμμής Lisbon–Évora, το οποίο περιλαμβάνει την τρίτη γέφυρα πάνω από τον ποταμό Τάγο στη Λισαβόνα·

   ii) η διπλή τροχιά στο τμήμα γραμμής υψηλής ταχύτητας Évora–Caia, υπό την προϋπόθεση ότι θα επιβεβαιωθεί η αιτιολόγησή της.

γ) Οι μελέτες για το τμήμα υψηλής ταχύτητας μεταξύ Caia και Badajoz ανατίθενται από τον ΕΟΟΣ AVEP. Η έναρξη των μελετών προβλέπεται εντός του δεύτερου εξαμήνου του 2025 και η ολοκλήρωσή τους έως το τέλος του 2027.

δ) Με βάση τα αποτελέσματα των μελετών που αναφέρονται στο στοιχείο γ), έως το τέλος του 2027 η Ισπανία και η Πορτογαλία λαμβάνουν απόφαση σχετικά με:

i) τη δυνατότητα κατασκευής του τμήματος υψηλής ταχύτητας μεταξύ Caia και Badajoz και, κατά περίπτωση, του χρονοδιαγράμματος κατασκευής του, με προβλεπόμενη θέση σε λειτουργία έως το 2034·

ii) και τη δυνατότητα κατασκευής διεθνούς σιδηροδρομικού σταθμού.

3) Δεδομένης της συνολικής φιλοδοξίας να ενσωματωθεί η σιδηροδρομική σύνδεση υψηλής ταχύτητας Λισαβόνας–Μαδρίτης στα ευρύτερα δίκτυα υψηλής ταχύτητας της Ισπανίας και της Γαλλίας, τα οποία λειτουργούν με το ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς 1 435 mm, η Πορτογαλία και η Ισπανία αναλαμβάνουν τις ακόλουθες δράσεις:

α) Εκπονούν έκαστη ένα συντονισμένο σχέδιο για την εγκατάσταση του ευρωπαϊκού τυποποιημένου ονομαστικού εύρους τροχιάς 1 435 mm στη γραμμή υψηλής ταχύτητας μεταξύ Λισαβόνας και Μαδρίτης έως το τέλος του 2027, σύμφωνα με το άρθρο 17 του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1679.

β) Συντονίζουν και ολοκληρώνουν τη μετάβαση στο προαναφερόμενο εύρος τροχιάς μεταξύ Λισαβόνας και Μαδρίτης σύμφωνα με το σχέδιο που αναφέρεται στο στοιχείο α) και σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2024/1679.

4) Όλες οι δράσεις που προβλέπονται στις παραγράφους 1, 2 και 3 αποτυπώνονται στα εθνικά επενδυτικά σχέδια της Ισπανίας και της Πορτογαλίας.

Άρθρο 3

Διακυβέρνηση

1) Η ολοκλήρωση των δράσεων που αναφέρονται στο άρθρο 2 συζητείται τουλάχιστον μία φορά ετησίως μεταξύ εκπροσώπων της Πορτογαλίας και της Ισπανίας στο πλαίσιο ειδικής ομάδας εργασίας συσταθείσας σύμφωνα με το άρθρο 53 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1679, κατόπιν πρόσκλησης του Ευρωπαίου Συντονιστή για τον ευρωπαϊκό διάδρομο μεταφορών «Ατλαντικός».

2) Στο πλαίσιο της ομάδας εργασίας που αναφέρεται στην παράγραφο 1, η Πορτογαλία και η Ισπανία κοινοποιούν τα σχέδιά τους σχετικά με τις φάσεις κατασκευής και τη θέση σε λειτουργία των διαφόρων τμημάτων γραμμής που αναφέρονται στο άρθρο 2, καθώς και την εγκατάσταση του ERTMS. Αναλύουν επίσης από κοινού τον αντίκτυπό των εν λόγω σχεδίων στη λειτουργία των σιδηροδρομικών μεταφορών στις αντίστοιχες υποδομές.

3) Ο Ευρωπαίος Συντονιστής για τον ευρωπαϊκό διάδρομο μεταφορών «Ατλαντικός» μπορεί να συγκαλεί συνεδριάσεις με ανώτατους κυβερνητικούς εκπροσώπους αμφότερων των συμβαλλόμενων μερών σε περίπτωση κινδύνων που θα μπορούσαν ενδεχομένως να παρεμποδίσουν την έγκαιρη ολοκλήρωση οποιασδήποτε από τις δράσεις που καθορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφοι 1, 2 και 3.

Άρθρο 4

Υποβολή εκθέσεων

Τουλάχιστον άπαξ ετησίως και πριν από τις συνεδριάσεις που αναφέρονται στο άρθρο 3 παράγραφος 1, η Πορτογαλία και η Ισπανία υποβάλλουν έκθεση σχετικά με τις αντίστοιχες δράσεις που έχουν αναλάβει στην Επιτροπή και στον Ευρωπαίο Συντονιστή για τον ευρωπαϊκό διάδρομο μεταφορών «Ατλαντικός».

Στις εκθέσεις αυτές περιγράφεται η πρόοδος της υλοποίησης των δράσεων που αναφέρονται στο άρθρο 2, συμπεριλαμβανομένων των χρηματοδοτικών δεσμεύσεων που έχουν αναληφθεί στα εθνικά σχέδια προϋπολογισμού, και κοινοποιούν τυχόν σημαντικές καθυστερήσεις που σημειώνονται, διευκρινίζοντας τις αιτίες της καθυστέρησης και αναφέροντας τα διορθωτικά μέτρα που έλαβαν. Προς τούτο, τα κράτη μέλη μπορούν να χρησιμοποιούν, κατά περίπτωση, το περιεχόμενο των περιοδικών εκθέσεων προόδου που υποβάλλονται στο πλαίσιο των συμφωνιών επιχορήγησης του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη».

Άρθρο 5

Κατάργηση

Η εκτελεστική απόφαση C(2018) 2356 καταργείται.

Άρθρο 6

Αποδέκτες

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Πορτογαλική Δημοκρατία και στο Βασίλειο της Ισπανίας.

Βρυξέλλες, 30 Οκτωβρίου 2025.

Για την Επιτροπή
Απόστολος ΤΖΙΤΖΙΚΩΣΤΑΣ
Μέλος της Επιτροπής